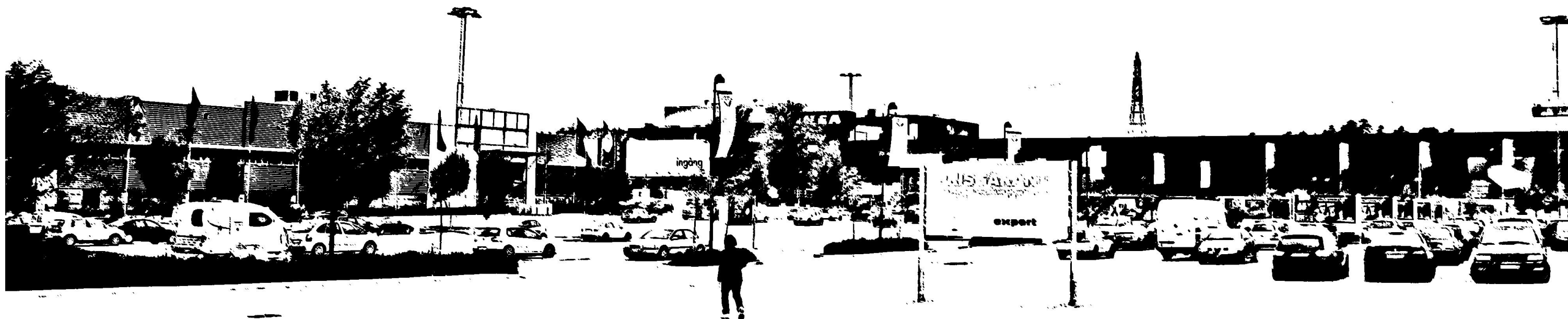


Fallstudie: en analys av Kungens Kurva utifrån Huddinge kommuns vision för vidare utveckling av området

Fredrik Lennfalk



Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala

Landskapsarkitekturprogrammet 2011

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

EX0529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur/landskapsplanering, 2011, 15 hp på landskapsarkitekturprogrammet, Uppsala

© Fredrik Lennfalk

Titel: Fallstudie: en analys av Kungens Kurva utifrån Huddinge kommuns vision för vidare utveckling av området

Engelsk titel: Case study: an analysis of Kungens Kurva based on the future vision that the municipality of Huddinge has enunciated for the area

Nyckelord: externt köpcentrum, handel, stadsliv, barriär, tillgänglighet, hållbar utveckling

Handledare: Viveka Hoff, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: , SLU, institutionen för stad och land

Alla fotografier som inte anges med källa är tagna av författaren.

Sammandrag

I det här arbetet görs en fallstudie av Kungens Kurva strax utanför Stockholm. Huddinge kommun har utsett området, som är ett externt köpcentrum, till ett av sina viktigaste utvecklingsområden framöver. Kommunen har därför tagit fram en vision för området som sträcker sig fram till år 2030. Visionen talar bland annat om att Kungens Kurva tillsammans med Skärholmen ska bli en levande förstad. Hur pass väl visionens olika värden och mål uppfylls i dagsläget diskuteras i fallstudien med hjälp av ett antal analyser som genomförs av områdets nuvarande strukturer och karaktärer. Visionen diskuteras också utifrån ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Den huvudsakliga litteratur som används som teoretisk referensram vid analyserna består av Kevin Lynchs ”The Image of The City”, Jan Gehls ”Livet Mellem Husene” och Erland Ullstads ”Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok från Sveriges Arkitekter. Analyserna av nuläget ger tillsammans en bild av vilka förändringar som måste ske för att visionens olika värden och mål ska kunna bli verklighet i framtiden. Det talas bland annat om att Kungens Kurva måste göras mer tillgängligt och att området måste innehålla en mer blandad karaktär för att kunna svara mot visionen. Implementering av bostäder i området ses som en viktig framtida utveckling. Ett antal barriärer, vilka framför allt missgynnar gång- och cykeltrafikanternas framkomlighet, samt storskaliga byggnader och utsatta parkeringsytor som omöjliggör ett levande stadsliv pekas också ut som problematiska strukturer och karaktärer i området. Själva visionen anses dock besitta goda kvaliteter och det påpekas att många av dess delar genomsyras av en ekonomisk, social och ekologisk hållbar utveckling. Fallstudien stärker till stor del den tidigare forskning som Anna Carlberg har gjort kring området i sitt examensarbete ”Centrum i periferin”.

Abstract

In this thesis, a case study of Kungens Kurva in Stockholm is made. The municipality of Huddinge has designated the area, which is an external shopping-center, as one of its key development areas in the future. The municipality has established a future vision for the area, which extends until 2030. The vision claims, inter alia, that Kungens Kurva along with Skärholmen will become a vibrant suburb. How well the values and aims of the vision are met in the current area situation is discussed in the case study by a number of analysis that carries out the existing structures and characters of the area. The vision is also discussed from out a view of economic, social and ecological sustainability. The main literature used as a theoretical framework for consisting analysis are Kevin Lynch's “The Image of the City”, Jan Gehl's “Livet Mellem Husene” and Erland Ullstad's “Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok från Sveriges

Arkitekter”. Analysis of the current area situation, together offers a picture of what changes must be made for the values and aims of the vision to be realized in the future. They reveal, inter alia, that Kungens Kurva must be made more accessible and that the area must include a more mixed character to be able to respond to the vision. Implementation of households in the area is seen as an important future development. A number of barriers, which are particularly detrimental to pedestrian and bicycle road passing, as well as large-scale buildings and exposed parking surfaces, which makes a vibrant city life impossible, are also pointed out as problematic structures and characters in the area. The actual vision is however considered to possess good qualities, and it is noted that many of its parts is pervaded by a view of economic, social and ecological sustainable development. The thesis strengthens many parts of the earlier research that Anna Carlberg has done in the area in her thesis “Centrum i periferin”.

Introduktion

Min far, en erfaren husarkitekt, och jag, en blivande landskapsarkitekt, har många gånger diskuterat den övergripande planeringen av det externa köpcentrumet Kungens Kurva, eller snarare avsaknaden av en framsynt sådan. Vi har bland annat satt frågetecken kring områdets infrastruktur och den klusterartade framväxten av byggnader som vi tycker har skett genom åren. Vi har också resonerat kring Heron City, områdets upplevelsecenter, och diskuterat hur det inslaget har bidragit till en kontrast gentemot områdets tidigare identitet. Jag har nu valt att ta tillfället i akt för att göra en fallstudie av området, något som engagerar mig såväl på ett yrkesmässigt som på ett personligt plan. Min relation till området är nämligen stark sedan tidigare. Större delen av min uppväxt har skett i det närbelägna bostadsområdet Segeltorp och därtill har jag arbetat på områdets IKEA-varuhus i snart sex år.

Arbetet med fallstudien tar sin utgångspunkt i en vision och ett antal sammanfattande mål som Huddinge kommun har satt upp i en fördjupad översiktsplan för Kungens Kurva. Jag kommer att försöka klargöra vilka värden och mål som visionen och översiktsplanen uttrycker, samt utifrån ett antal teorier och metoder analysera hur väl områdets struktur och karaktär i dagsläget svarar gentemot dessa värden och mål. Arbetet avser således i första hand att analysera platsen Kungens Kurva, inte att föra en allmän diskussion kring externa köpcentrums roll i samhället. Visionen, målen och den faktiska gestaltningen av området diskuteras också utifrån de tre klassiska hållbarhetsaspekterna, nämligen de ekonomiska, sociala och ekologiska, vilka vanligtvis anses spegla begreppet hållbar utveckling (Boverket, 2010, s. 21).

Mål och syfte

Denna fallstudie syftar till att klargöra de olika *värden och mål* som kommunens vision och fördjupade översiktsplan för området uttrycker. Den avser vidare att analysera hur väl områdets *struktur och karaktär i dagsläget* svarar gentemot visionens och översiktsplanens värden och mål. Det har resulterat i följande frågeställningar:

- Vilka värden och mål uttrycker visionen och den fördjupade översiktsplanen?
- Hur svarar områdets nuvarande rumsliga konfiguration, struktur och karaktär gentemot visionens och översiktsplanens värden och mål?

Att göra en analys av nuläget utifrån visionens värden och mål

Fallstudien aspirerar inte på att avgöra om kommunens vision har uppnåtts och om översiktsplanens mål har blivit uppfyllda. Det vore förvånande om de har gjort det med tanke på att visionen sträcker sig ända fram till år 2030 och i dagsläget har cirka 20 år kvar tills måldatumet är passerat. Istället har studiens analyser för avsikt att ta fram förutsättningar som tidigare inte har belysts eller som kan verifiera, förstärka och motsäga tidigare yttranden om området. På så sätt kan ytterligare ljus kastas över vilka åtgärder och medel som kan vidtas för att kommunens värden och mål ska uppnås.

En analys av nuläget klargör brister och svagheter som måste byggas bort, men också styrkor och resurser som kan vara värda att ta vara på om man vill uppnå visionens värden och de sammanfattande målen. Genomförandet av analyser kan ske på många olika sätt och förhålla sig till ett antal olika typer av referensramar. På det viset kan man få olika typer av infallsvinklar att arbeta med när man vill ta fram styrkor och svagheter. I denna fallstudie består den teoretiska referensramen till övervägande del av klassiska stadsplaneringsteoretikers syn på utemiljön. Denna teoretiska referensram hoppas jag ska kunna ge en nyanserad bild av platsens förutsättningar samt kunna ta fram förutsättningar som inte nämns i de planförutsättningar som kommunen har presenterat för området, men som ändå kan komma att spela stor roll vid uppfyllandet av kommunens värden och mål i framtiden. Jag anser därmed att fallstudiens analys av nuläget kan vara till särskilt stor nytta om den kan påvisa nya och tidigare icke nämnda förutsättningar. Men det finns självklart även en styrka i att kunna bekräfta och verifiera analyser som tidigare har presenterat vissa typer av slutsatser.

Bakgrund

Områdena Kungens Kurva i Huddinge kommun och Skärholmen i Stockholm stad anses tillsammans utgöra Nordens största handelsplats utanför citykärnorna. Med cirka 30 miljoner besökare totalt om året är det därför inte konstigt att Huddinge kommun (2010a, s. 6) ser Kungens Kurva som ett av sina viktigaste utvecklingsområden.

Att bygga stora köpcentrum utanför stadens citykärnor är dock en omtvistad och aktuell fråga i dagens planering av staden. I en artikel från Dagens Nyheter (Stiernstedt, 2010) står att läsa om Miljöpartiets önskan om ett femårigt stopp för nybyggnad av externa köpcentrum och man menar på att de kommersiella krafternas inverkan på stadsplaneringen har tvingat in människor i ett ibland ofrivilligt bilberoende.

Huddinge kommun är väl medvetna om att den största andelen besökare kommer med bil till Kungens Kurva. Hög trafikbelastning orsakar ofta köer på den intilliggande E4/E20-leden och störningar på områdets trafikplatser. Man betonar att framkomligheten är ett stort problem och talar därför om behovet av en ökad tillgänglighet vid en fortsatt utveckling av regionen. Det måste ges bättre förutsättningar att ta sig till och från, samt inom området till fots, med cykel, kollektivtrafik och bil (Huddinge Kommun, 2010a, s. 6).

Visionen Kungens Kurva Skärholmen 2030

Kommunen har med andra ord själv identifierat att det finns en viktig uppgift att ta sig an med avseende på planeringen och den fortsatta utvecklingen av området. Därför har Huddinge kommun upprättat ett förslag till en fördjupad översiktsplan som består av tre olika delar som är fristående från varandra (Huddinge kommun, 2010a, s. 1). Den första delen utgörs av ett planförslag, där det inledningsvis presenteras en vision för området som sträcker sig fram till år 2030. Visionen formulerades redan 2008 men infogades senare som en del i planförslaget när det upprättades 2010. Visionen togs fram i ett samarbete mellan Huddinge kommun, Stockholm stad och fastighetsägare i området och lyder enligt följande:

Kungens Kurva Skärholmen är en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll gör området till ett alternativ till city.

Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och Spårväg Syd gör det lätt att komma hit oavsett var man är i regionen. Ett lättorienterat hållbart kommunikationssystem med säkra, trygga och upplevelserika bil-, gång- och cykelvägar gör det enkelt att ta sig emellan Kungens kurva – Skärholmens olika delar och skapar attraktiva miljöer för uteserveringar och oväntade möten.

Tillsammans utgör Kungens kurva – Skärholmen Skandinaviens mest attraktiva och största område inom familjeshopping. Besökare njuter av områdets turist- och upplevelseattraktioner och ett mångsidigt utbud av varor. Arbetsplatser, butiker, bostäder, den mångkulturella och pulserande atmosfären tillsammans med den goda miljön har skapat en levande förstad.

(Huddinge kommun, 2008)

Utöver visionen presenterar också planförslaget ett antal sammanfattande mål för Kungens Kurva (Huddinge kommun, 2010a, s. 7-8), vilka kompletterar och klargör visionen ytterligare. I den andra delen av översiktsplanens tre delar presenteras områdets planförutsättningar. Den tredje och sista delen består av en miljökonsekvensbeskrivning.

Stockholm stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring sakfrågor som rör Kungens Kurva och Skärholmen. Visionen är som nämnts gemensamt framtagen av Huddinge kommun och Stockholm stad och Kungens Kurva Skärholmen behandlas som ett gemensamt område som ska utvecklas i linje med visionen (Huddinge kommun, 2009, s.1-2). Den fördjupade översiktsplanen för Kungens Kurva har dock tagits fram av Huddinge kommun.

Mina reflektioner:

Även om visionen ger en bild av Kungens Kurva och Skärholmen som ett integrerat område i framtiden är det viktigt att vara medveten om att de båda områdena idag skiljer sig åt. Kungens Kurva riktar in sig på sällanköpsvaror medan Skärholmens utbud till stor del består av detaljhandel (Huddinge kommun, 2010a, s.48). Skärholmen är i förhållande till Kungens Kurva lokaliserat på andra sidan av E4/E20 och utgörs främst av ett inglasat köpcentrum och en hög exploatering av bostadsbebyggelse (Huddinge kommun, 2010b, s. 4). Det är egenskaper som skiljer sig markant från Kungens Kurvas externa handelsmiljö. Skärholmen har dessutom en tunnelbanestation och kan koncentrera besökande bilar till områdets stora parkeringshus. Kungens Kurvas parkeringsytor är däremot uppdelade och utspridda över hela området. Distinktionen mellan områdena skapar i mina ögon ett tydligt ljus över vilka vitt skilda förutsättningar de olika områdena har att förhålla sig till när de ska utvecklas i enlighet med visionen. Skärholmen har redan i idag stora delar av den attraktiva mix av handel, arbete, bostäder och kultur som visionen uppenbarligen eftersträvar. Min tidigare bild av och kunskap kring det externa köpcentrumet säger mig att Kungens Kurvas nuvarande struktur och karaktär dock har betydligt svårare att uppfylla visionens intentioner än vad dagens Skärholmen har. Det är också anledningen till att jag tycker att det är mest relevant och intressant att endast göra en platsanalys av Kungens Kurva och inte ägna tid och plats i denna fallstudie åt att analysera Skärholmen.

En definition av de tre klassiska hållbarhetsaspekterna

I dagens planering av städer ses en hållbar utveckling som en självklar grund att stå på och att rätta sig efter. Därför är det föga överraskande att problematiken kring de externa köpcentrumens effekter nu belyses från såväl politiskt som professionellt håll. I en publikation från Sveriges Arkitekter, vilken är tänkt ska fungera som en handbok för politiker inom ämnet hållbar stadsutveckling, menar författaren Erland Ullstad (2008, s 17) att vi trots detta fortfarande bygger glesa, funktionsseparerade städer och förorter som skapar endimensionella stadsöar. Som jag redan har nämnt tänker jag dock inte ägna detta arbete åt att föra en allmän diskussion kring det externa köpcentrumet som fenomen inom stadsplanering. Arbetet är i första hand en fallstudie som syftar till att utreda platsen Kungens Kurva. Det innebär att fokus riktar sig mot kommunens vision och mål för området. Hur ska visionen och målen uppnås? Vilka förutsättningar har området idag och hur påverkar detta vilka medel och åtgärder som är lämpliga att lägga vikt vid? Ser vi ett hållbart Kungens Kurva idag? Gör vi det om 20 år?

De tre klassiska dimensionerna inom hållbar utveckling diskuteras av Ullstad i handboken som Sveriges Arkitekter har givit ut. Här behandlas den ekonomiska och den sociala dimensionen som nära samspelande med varandra. Under en gemensam rubrik för de två dimensionerna talar Ullstad om staden som en arena där alla ska ha rätt till dess utbud och möjligheter. En stadsstruktur som inte möjliggör tillgänglighet och interaktion är resursslösande, orättvis och uteslutande, enligt honom (2008, s. 32). Ullstad skriver att om staden är tät och dess funktioner ligger samlade kan ett varierat utbud vara tillgängligt för alla (2008, s. 16). Om staden inte hänger samman eller är tillgänglig för alla drabbas såväl det sociala som det ekonomiska utbytet i staden. Han talar om vikten av mötesplatser och aktiva, trygga stråk. Det anses också vara viktigt att staden antar en blandad karaktär. Det ska finnas olika funktioner, små och stora företag, affärer, kultur, offentligt och privat, livligt och lugnt, exploaterat och grönt och det är av stor betydelse att man arbetar i måttfulla skalor (Ullstad, 2008, s.32).

Handboken uttrycker vidare värdet av att bevara landskapet och dess skog, vatten och orörda natur intakt för att ta hänsyn till den ekologiska dimensionen. Det bör ses som betydelsefullt att behandla viktiga reproduktionsområden och gröna korridorer med respekt. Även om den täta staden ses som fördelaktig ur flera hållbarhetsperspektiv, så är balansen mellan den och grönskan något som måste tas i beaktande vid strävandet efter en hållbar utveckling. Man bör heller inte glömma bort att naturen även fyller en social funktion när ytor för lek och rekreation uppstår i gröna miljöer (Ullstad, 2008, s. 34).

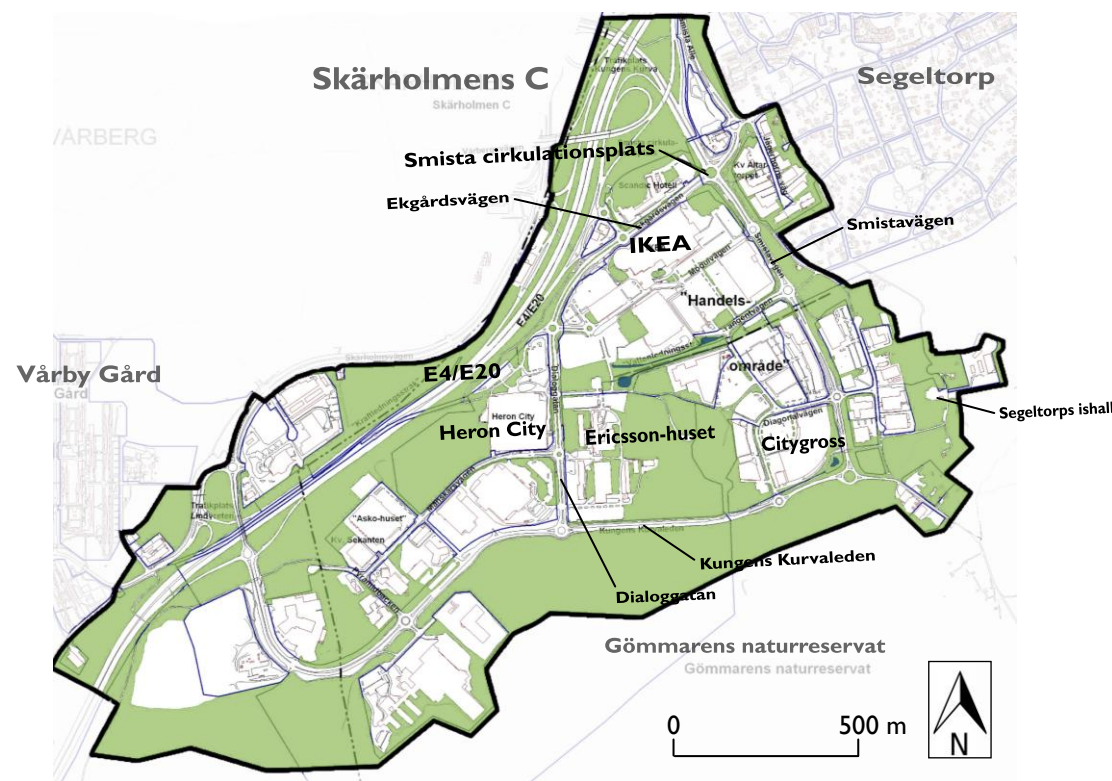
Mina reflektioner:

Att på ett distinkt vis dela upp de tre hållbarhetsdimensionerna är svårt. Precis som Ullstad påpekar så samspelar dimensionerna med varandra och ett visst element i en rumslig struktur kan mycket väl ge inverkan på flera dimensioner samtidigt. Ta bara exemplet med naturen vars huvudsakliga värde ofta antas ligga inom den ekologiska dimensionen, men där sociala värden i form av lek och rekreation också kan uppstå vilket ofta glöms bort. Tillgänglighet är ett annat inslag som är svårt att dela in under en dimension och har betydelse för såväl det sociala som det ekonomiska utbytet i staden.

Planförutsättningar enligt kommunen

I den andra delen av den fördjupade översiktsplanen presenterar kommunen ett antal planförutsättningar, vilka redovisar platsens förutsättningar och information om nuläget i området. Man talar bland annat om hur E4/E20-leden skapar en barriär mot den omgivande bostadsbebyggelsen i norr och hur den även orsakar höga bullernivåer i området. Kommunen framställer också omgivningarna kring Smistavägen och Kungens Kurvaleden som miljöer med relativt höga bullernivåer (Huddinge kommun, 2010b, s. 4, 19).

De huvudsakliga karaktärerna och miljöerna i Kungens Kurva beskrivs som storskalig bebyggelse utan särskilt många detaljer. Man talar främst om två större enheter som skiljer sig åt från varandra, där IKEA och Citygross i öst utgör ett urbant handelsområde, och de västra delarna som övergår till att karakteriseras av främst industriverksamhet. De båda delarna splittras av en impedimentmark som löper mellan dem. Hela regionen anses sakna en medvetenhet kring struktur och sammanhållenheter. Dåliga förutsättningar för gående, entréer som är svåra att uppfatta och variationer i gestaltningselement som exempelvis bänkar och belysning bidrar till ett rörigt intryck. Landmärken finns dock i form av IKEA, Heron City, Citygross och Ericsson-huset (Huddinge kommun, 2010b, s. 8).



Gömmarens naturreservat ses som en värdefull tillgång med dess skog och artrika områden. I handelsområdet finns ett antal ekdungar ursparade, samt två öppna diken och dagvattendammar. I planområdets övriga delar finns flera större obebyggda skogsområden (Huddinge kommun, 2010b, s. 9-10). Utmed den nordöstra sidan om Smistavägen består verksamheterna av ett antal butiker, en galleria och flera tillverkningsföretag. Längre söderut, nära gränsen till Gömmarens naturreservat, finns också Segeltorps ishall och idrottsanläggning. Planområdet västra delar utgörs av främst industrimarker. Andra verksamheter i delar av planområdet är också Heron City med dess restauranger, nöjen och nordens största biografanläggning (Huddinge kommun, 2010b, s. 12).

Den huvudsakliga kommunikationen med bil till och från området sker via E4/E20. Bilvägnätet inom området är uppbyggt kring Smistavägen, Kungens Kurvaleden och Dialoggatan. Smista cirkulationsplats beskrivs som en punkt där flödeskapaciteten inte räcker till och problem med framkomligheten ofta uppstår. När det gäller gång- och cykeltrafiken så framställs det övergripande nätet som relativt väl utbyggt, men att det saknas enskilda viktiga trafikseparerade länkar. Det finns gång- och cykelförbindelser till de omgivande områdena Segeltorp, Masmo, Vårby och Skärholmen. Man påpekar att vissa delar av området har en väldigt hög tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, medan andra delar är nästintill helt otillgängliga. Kollektivtrafiken utgörs främst av täta bussavgångar som binder samman området med Skärholmen där närmaste tunnelbanestation finns (Huddinge kommun, 2010b, s. 15-16).

I den fördjupade översiktsplanens första del nämns ett antal större framtida konkreta åtgärder som förmodligen kommer att genomföras på längre sikt. Man talar bland annat om en överdäckning av E4/E20 för att förstärka kopplingen till Skärholmen. Det finns också ett reservat för en framtida snabbspårväg, Spårväg Syd, som ska förbättra den kollektiva förbindelsen till området. Dragningen av förbifart Stockholm nämns också, vilket kommer att förbättra möjligheterna att ta sig till området med bil (Huddinge kommun, 2010a, s. 7-8). Byggstarten för den nya motorleden beräknas ske redan år 2012, men projektet bedöms ta 8 år att genomföra (Huddinge kommun, 2010b, s. 16). Enligt visionen ska Kungens Kurva inte bebyggas med bostäder, men Gunilla Sundström, samhällsplanerare på kommunen, avslöjar att det under den fördjupade översiktsplanens samrådsskär har inkommit synpunkter på detta. Kommunen har därför fått i uppdrag att titta på om det finns förutsättningar för att inrymma bostäder i området.¹

Tidigare forskning kring Kungens Kurva

Anna Carlberg skriver i sitt examensarbete, *Centrum i periferin*, om vad kommersiella krafter får för konsekvenser för stadens fysiska miljöer och har gjort en platsanalys av Kungens Kurva. Hennes analys identifierar framför allt en bristande tillgänglighet till och inom området, vilken bottnar i ett antal mentala och fysiska barriärer i landskapet (Carlberg, 2010, s. 8). Arbetet talar om utspridda funktioner, långa avstånd och bilen som ett naturligt färdmedel i området. Hon anser också att ambitionen att vara en delregional kärna för handel utgör en problematisk grund för möjligheten att skapa en dynamisk och levande stadsmiljö (Carlberg, 2010, s. 77, 82).

Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen i studien utgörs av det planområde som behandlas i förslaget till den fördjupade översiktsplanen. Det innefattar inte Skärholmen och Gömmarens naturreservat. Planområdets förhållanden till dessa omgivningar har dock bedömts vara väsentliga sett till kommunens vision och mål för vidare utveckling av området. Några djupgående analyser har dock inte gjorts utanför planområdets gräns. Studien har inte heller avsett att undersöka historiska aspekter i området och analysera hur dessa har påverkat platsen.

¹ Sundström, G Via mail. 2011-04-19

Metod

I min fallstudie av Kungens Kurva valde jag att använda mig av olika metoder och tillvägagångssätt som tillsammans skapar en bank av litteratur-, kart- och fältstudier.

Analysen av förslaget till den fördjupade översiktsplanen blev min startpunkt i studien som helhet. De värden och mål som översiktsplanen och visionen uttrycker sammanfattade och kategoriserade jag utefter en ekonomisk, social och ekologisk indelning. Indelningen skedde med hjälp av den diskussion som förs kring de tre hållbarhetsdimensionerna i handboken från Sveriges arkitekter (Ullstad, 2008, s. 30-34), vilken jag redogjorde för i introduktionsavsnittets bakgrund. I mina reflektioner avseende bakgrunden nämner jag dock att de tre hållbarhetsdimensionerna ofta samspekar med varandra. De flyter ihop och det är svårt att passa in ett visst värde eller mål under endast en dimension. Många av översiktsplanens och visionens värden och mål kom därför att kategoriseras under flera av dimensionerna, där exempelvis tillgänglighet kan nämnas som ett sådant värde. Sammanfattningen av värdena och målen gav mig sedan möjlighet att föra en diskussion kring huruvida dessa värden och mål är hållbara eller inte i relation till vad handboken Sveriges Arkitekter anser är en hållbar stadsutveckling.

Sammanfattningen av översiktsplanens och visionens värden och mål gav mig också möjlighet att genomföra platsanalysen av Kungens Kurva. Detta eftersom områdets struktur och karaktär skulle analyseras i relation till dessa värden och mål. Platsanalysen kom att bestå av tre delanalyser.

Vid utförandet av platsanalysen valde jag ut lämpliga teoretiska referensramar som jag ansåg kunde knyta an till innehållet i översiktsplanens och visionens värden och mål. Det ledde bland annat till att jag tog mig an de två stadsbyggnadsteoretikerna *Kevin Lynchs* och *Jan Gehls* litteratur och skildringar av utemiljöns påverkan på oss människor. Lynch utgjorde referensramen i delanalys 1 och Gehl i delanalys 2. För att få en komplett analys av området ansåg jag att det även krävdes en tredje delanalys som tog hänsyn till de värden och mål som varken Lynch eller Gehl kunde ta i beaktande. Den tredje delanalysen utgjordes därför av en analys av *grönstrukturer och karaktärer* i området. I metodavsnittets följande del beskrivs och förklaras hur analysen av grönstrukturen och karaktärerna gick till, samt utvalda tankar från de två stadbyggnadsteoretikerna. Här presenteras också de nyckelord och det huvudsakliga innehåll i översiktsplanens och visionens värden och mål som gjorde att jag valde ut Lynch och Gehl som referensram.

Kevin Lynch

I sin bok *The Image of The City* resonerar Kevin Lynch (1960, s. 2-3) kring relationer mellan människa och utemiljö. Han talar om hur visuella förhållanden påverkar oss och behovet av att kunna identifiera olika typer av element och strukturer i miljön för att kunna orientera oss i den. Han delar in staden i *stråk*, *kanter*, *områden*, *noder/knutpunkter* och *landmärken*, och anser att dessa fem element kan vara till särskilt stor hjälp vid analyser av utemiljöns läs- och orienterbarhet.

Mina reflektioner

Kevin Lynchs olika element och syn på strukturer i utemiljön är precis som han säger till stor hjälp vid analyser av dess läs- och orienterbarhet. Element som landmärken, stråk, knutpunkter och barriärer är viktiga komponenter i ett områdes infrastruktur. Hur infrastrukturen är uppbyggd är också i mångt och mycket avgörande för tillgängligheten, hur man kan eller inte kan röra sig inom ett område. Aspekter gällande framkomlighet, tillgänglighet och orienterbarhet är sådana som benämns som viktiga ur flera perspektiv i översiktsplanens och visionens värden och mål. Jag ansåg därför att Lynchs sätt att se på utemiljön var högst aktuellt och ett lämpligt verktyg att använda mig av vid en analys av strukturer och karaktärer i området.

Jan Gehl

I *Livet Mellem Husene* talar Jan Gehl (1980, s. 5, 7-10) om de vardagliga aktiviteter som vi människor tar oss för och hur dessa förhåller sig till utemiljöns fysiska ramar. Han diskuterar bland annat tre olika kategorier av aktiviteter i utemiljön – nämligen nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter. När vi går till jobbet, skolan, snabbköpet, väntar på bussen, springer ärenden eller postar ett brev gör vi det mer eller mindre för att vi är tvungna till det. De är *nödvändiga aktiviteter*. I motsats till nödvändiga aktiviteter existerar även *valfria aktiviteter*, sådana som vi företar oss helt frivilligt. Gehl definierar *sociala aktiviteter* som alla aktiviteter där andra människor ingår.

I det offentliga rummets utformning talar Gehl om vikten av *möjligheter till kontakt* och att miljön då inte får störas av för mycket buller (1980, s. 13, 159). Han menar också att det är viktigt att skapa *mänskliga dimensioner* i utemiljön, samt att det måste finnas möjlighet *att ta sig till fots* mellan viktiga institutioner och serviceställen, och helst i miljöer som bjuder på upplevelser (Gehl, 1980, s. 29, 77, 79-80). Det bör finnas gott om *uppehållspunkter* i form av aktiviteter och platser att kunna stanna till på och dröja sig kvar vid. Precis som Lynch så framhäver även Gehl vikten av kanters roll i utemiljön. De ger oss möjlighet att sitta ned, stödja oss och titta på vår omgivning (Gehl, 1980, s. 139-142).

Mina reflektioner

Översiktsplanens och visionens värden och mål betonar vikten av att skapa en tätare gatu- och bebyggelsestruktur, ett blandat område som görs levande och attraktivt genom upplevelser, mötesplatser, mänskliga skalor, rekreation och trygghet samt uttrycker värdet av en fungerande gatustruktur som möjliggör en attraktiv kollektiv-, gång- och cykeltrafik (Huddinge kommun, 2010a, s.7-8). Jan Gehls teorier och synsätt kring olika typer av aktiviteter, vårt behov av kontakt, uppehållspunkter och mänskliga dimensioner såg jag därför som högst relevanta inslag i en delanalys av området.

Analys av grönstrukturer och karaktärer

Den tredje delanalysen uppstod som jag redan har nämnt till följd av att det krävdes en kompletterande analys som kunde ta hänsyn till de värden och mål i visionen och översiktsplanen för vilka varken Lynch eller Gehl hade förmåga att agera som lämplig referensram. Det handlar bland annat om flera gröna värden,

exempelvis kommunens målbild kring gröna kilar, kopplingen till Gömmarens naturreservat, grönytor och dammar för rening av dagvatten och inte minst bevarandet och förstärkandet av grönområden överlag i Kungens Kurva. Mot bakgrund av dessa värden utformade jag ett fältprotokoll. Med hjälp av protokollet identifierade, klassificerade och beskrev jag därefter olika delområden med gemensamma karaktärer i planområdet.

Tillvägagångssättet i delanalys 3 innehåller stora likheter med metoden Landscape Character Assessment (LCA). Det är en landskapskaraktärsanalys som klassificerar, karaktäriserar, beskriver och bedömer landskapet utefter hur olika förändringar och beslut kan komma att påverka det. Metoden definieras av två huvudsakliga delar, karakterisering och bedömning, vilka sker utefter ett antal steg (Swanwick, 2002, s. 2-3). Det sista steget i karakteriseringen, steg 4, består av en klassificering och beskrivning av olika delområden (Swanwick, 2002, s. 14), precis som min analys av planområdets grönstrukturer och karaktärer gör.

Mina reflektioner

Mitt sätt att jobba med delanalys 3 av området följer till stor del LCA-metodens fyra steg i karakteriseringsprocessen, med en definiering av syftet, insamling av tillgänglig data, en kompletterande och verifierande fältstudie samt slutligen en klassificering och beskrivning av olika delområden. Den andra delen av metoden, bedömningsprocessen, utgör dock inte ett element i min analys. Jag valde likväl att föra resonemang kring några av de klassificerade och beskrivna delområdena i fallstudiens avslutande analys- och diskussionsavsnitt.

Resultat

Tre analyskartor med kompletterande text, baserade på Lynch, Gehl och en analys av områdets grönstrukturer och karaktärer, utgör resultatdelens slutprodukt och presenteras tillsammans med klargörandet av visionens och översiktsplanens värden och mål under de två frågeställningarna som följer.

Vilka värden och mål uttrycker visionen?

Under avsnittet *Mål och visioner* i den fördjupade översiktsplanen (Huddinge kommun, 2010, s. 7-8) presenteras såväl visionen som ett antal sammanfattande mål för området. Jag har kategoriserat de värden och sammanfattande mål som avsnittet uttrycker under ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner. De tre dimensionerna presenterade jag inledningsvis under definitionen av de tre klassiska hållbarhetsaspekterna utifrån handboken från Sveriges Arkitekter. Efter kategoriseringen av värdena och de sammanfattande målen följer ett avsnitt av egna reflektioner med kommentarer kring vissa av mina tolkningar av värdena och målen som ledde fram till kategoriseringen.

Överlag kan det nämnas att översiktsplanen anger en tätare gatu- och bebyggelsestruktur som ett önskat inslag i områdets utformning. Det anses gynna ett mer hållbart Kungens Kurva ur flera aspekter, där en samlad bebyggelse, ökad rörelse för gång- och cykeltrafik, lokalt färre transporter och en allt mer stadslik

karaktär kan erbjuda ett folkfyllt, intensivt och tryggt område. Man betonar också vikten av att finna mer yteffektiva parkeringslösningar i framtiden.

Ekonomisk dimension

Områdets huvudsakliga drivkraft ska även fortsättningsvis vara handeln. Exploateringsgraden ska ökas och märkesbyggnader ska uppföras för att tydliggöra olika handelskoncept inom området. Kungens Kurvas integrering med hela dess närmaste omgivning, det vill säga Segeltorp, Vårby, Masmo och Skärholmen, ses som betydelsefull. Dock bedöms sambanden mellan Kungens Kurva och Skärholmen som särskilt viktiga för regionens utveckling och de två områdena ska komplettera varandra gällande utbud och innehåll. En fungerande gatustruktur uttrycks också vara av stor vikt. Detta inbegriper god framkomlighet, tillgänglighet och orienterbarhet såväl för cyklister och fotgängare som för kollektiv- och biltrafik.

Social dimension

Upplevelser, kultur, trygghet, mänskliga skalor, mötesplatser, rekreation och stadslika karaktärer bedöms alla som åtråvärda ingredienser för att öka områdets attraktionskraft och besökarens benägenhet att vistas längre i det. Att öka områdets allsidighet är med andra ord välkommet. Kommunen talar också om vikten av att bryta upp större sammanhängande områden i flera mindre för att skapa en tydligare stadslik karaktär med en mer tilltalande skala för människor att röra sig i. En tillgänglig och attraktiv kollektiv-, gång- och cykeltrafik möjliggör en levande och trygg stadsmiljö med shopping och offentliga mötesplatser.

Ekologisk dimension

Grönområden ska såväl bevaras som förstärkas. Det är också viktigt att dessa områden är tillgängliga för invånarna. Det ska vara enkelt och lockande för människor att ta sig ut till naturen genom gröna kilar och med hjälp av tydliga entréer till Gömmarens naturreservat. Man bör utnyttja grönytor och dammar för rening av dagvatten för att utveckla former för ett mer hållbart Kungens Kurva. En infrastruktur och ett transportsystem som gynnar kollektiv-, gång- och cykeltrafik ses även som en för miljön främjande utveckling.

Mina reflektioner

Flera av de värden och mål som visionen och översiktsplanen uttrycker är gränsöverskridande för de olika dimensionerna. En stadslik karaktär och en god tillgänglighet är två exempel på detta. Det är också gränsöverskridandet som gör att jag anser att tillämpningen av de olika dimensionerna är användbar i studien av visionen och målen. Dimensionerna tydliggör olika perspektiv och skapar en nyanserad bild av på vilket sätt ett visst mål kan anses vara hållbart eller inte.

En del av värdena och målen är inte helt enkla att greppa och placera i rätt sammanhang, vilket skapar en viss risk för att mina tolkningar inte stämmer överens med det som kommunen verkligen strävar efter. Vad kommunen till exempel avser med märkesbyggnader går inte att tydligt utläsa ur översiktsplanen men den uttryckta avsikten med dessa är att man vill tydliggöra områdets handelskoncept (Huddinge kommun, 2010, s. 8), vilket ger ändå vissa aningar om vad en märkesbyggnad kan anses vara.

Hur svarar områdets nuvarande rumsliga konfiguration, struktur och karaktär gentemot visionens värden och mål?

I avsnittet som följer presenteras de tre delanalyserna över området var för sig. Inventering av områdets nuvarande strukturer, karaktärer och element har gjorts i form av fält-, kart- och litteraturstudier.

Delanalys 1. Kevin Lynch

Kevin Lynchs fem olika element utgör grunden i delanalys 1. Här är fokus främst inställt på visionens och översiktsplanens mål om framkomlighet, orienterbarhet, tillgänglighet, märkesbyggnader och mötesplatser i området.



En barriär i form av en öde parkeringsyta i området delar av planområdet i väst och öst.

I sin bok beskriver Lynch (1960, s. 47) *stråk* som viktiga element i utemiljön. De fungerar som passager där mycket rörelse förekommer. I min inventering av området fann jag att motorvägen, E4/E20-leden, utgör ett påtagligt stråk. Dess lokalisering och upphöjda topografiska läge möjliggör en viss utsikt över planområdets landskap och märkesbyggnaderna Heron City och IKEA. Smista cirkulationsplats är hårt trafikerad och skapar tidvis omfattande köer och framkomlighetsproblem på Smistavägen och Ekgårdsvägen, vilket planförutsättningarna också nämner. Längs Smistavägen, Ekgårdsvägen och Dialoggatan löper även separerade gång- och cykelvägar. Däremot saknas ett tydligt separerat stråk på Modulvägen.

Kanter fungerar enligt Lynch (1960, s. 47) antingen som avskiljande barriärer eller som sammanbindande sömmar mellan områden. I planområdet kan E4/E20-leden pekats ut som en tydlig kant. Precis som kommunens planförutsättningar nämner så bildar den en kraftig barriär mot omgivande bostadsområden och det går helt enkelt inte att ta sig förbi den utmed längre sträckor. En barriär finns även mellan det stora handelsområdet och planområdets västra delar. Här skapar ett större skogsparti i söder och en stor öppen, öde och överbliven parkeringsyta i norr en barriär, vilket kommunens planförutsättningar också påpekar.

Lynch identifierar (1960, s. 47) *områden* som olika enheter och karaktärer som skiljer av, både fysiskt och psykiskt, och bildar en känsla av innanför och utanför. Det går att identifiera ett antal områden av olika karaktär i Kungens Kurva. Förutom handelsområdet kan likaså Heron Citys upplevelsecenter med tillhörande lekplats och parkering ses som en enhet. I sydvästlig riktning finns mer kontors- och verksamhetsinriktad bebyggelse i form av industrier, med ett fordonstekniskt gymnasium och ett djursjukhus som komplement. I områdets nordöstra kant finns ett köplandskap med kvarterskaraktär, vilket skärmas

av från handelsområdet på grund av dess inåtvända orientering och lokalisering på andra sidan av Smistavägen. I sydöst finns ett flertal tillverkningsföretag som skiljer av mot handelsområdets karaktär, men som även innehåller en ridanläggning och en idrottsplats i form av Segeltorps ishall och fotbollsplaner. *Noder och knutpunkter* ser Lynch (1960, s. 47) som platser där två stråk eller fler möts. De fungerar ofta som mötesplatser. I planområdet är det ont om noder och knutpunkter. Heron Citys upplevelsecenter kan dock sägas fungera som en tydlig samlingsplats. Även IKEA bör med sina många besökare och tillhörande restaurang och fik ses som en knutpunkt i området. Smista cirkulationsplats är som nämnts en intensiv zon, men utgör ingen tydlig mötesplats. Den intilliggande McDonalds-restaurangen kan ses som en kortvarig uppehållspunkt.

Lynch (1960, s. 48) benämner ett *landmärke* som ett objekt som skapar en orienterande referens i staden. Fyra tydliga landmärken finns i området i form av IKEA, Heron City, Citygrosskomplexet och Ericssons gamla kontorslokaler som är tio våningar höga, vilka den fördjupade översiktsplanen också nämner.



Jan Gehls teorier om mänskliga skalor, aktivitet, vårt behov av kontakt, mötesplatser och dylikt används som utgångspunkter i den andra delanalysen av området. Fokus riktas bland annat mot visionens och översiktsplanens mål kring upplevelser, möten och ett fotgängarvänligt Kungens Kurva med en tät struktur.

Vad det gäller de *nödvändiga, valfria och sociala aktiviteterna* kan en övervägande del av de aktiviteter som företas inom området föras till den nödvändiga kategorin av aktiviteter. Handelsområdet mellan IKEA och Citygross består huvudsakligen av detalj- och dagligvaruhandel i form av elektronikkedjor, livsmedelsaffärer och några klädbutiker. I Citygrosskomplexet inryms också ett McDonalds, ett systembolag och ett apotek. Precis som kommunens planföresättningar nämner inriktas verksamheterna i väst främst mot industriverksamhet, med andra ord mot nödvändiga aktiviteter. Även i Heron Citys upplevelsecenter inryms ett antal nödvändiga aktiviteter i form av livsmedelsaffärer och sällanköpshandel, men det finns också en mängd olika restauranger, fik och bowlingbanor, samt den stora biografanläggningen, som alla i någon mån kan föras in under valfria eller sociala aktiviteter. Heron Citys och hela planområdets utemiljö bjuder dock på få valfria och sociala aktiviteter.



Citygrosskomplexets fasader visar på områdets storskaliga och opersonliga karaktärer.

Mänskliga dimensioner och att till fots kunna röra sig fritt och ledigt utan att behöva undvika alltför många hinder är två viktiga punkter som Gehl (1980, s 79-80) berör. Han talar (1980, s. 139, 141-142, 147) också om vikten av *uppehållspunkter* i form av aktiviteter och platser att kunna stanna till vid i utemiljön. Precis som kommunens planföresättningar nämner så utgörs Kungens Kurvas bebyggelse och karaktär av en storskalighet med avsaknad av detaljer i utformningen. Monotona fasader vetter ut mot parkeringslandskap och det är ont om ytor att uppehålla sig på i området, såvida det inte handlar om inomhusaktiviteter, med särskild anspelning på Heron City som utmärker sig med sitt upplevelsecenter. Även om flertalet byggnadskomplex inom handelsområdet orienterar sig inåt mot varandra och skapar större rum, utgörs allt som oftast dessa rum av parkeringsytor.

Bristen på sittplatser och andra uppehållselement i utemiljön gör att kanterna i rummen misslyckas med att få avsedd funktion. Parkeringsytorna begränsar också förekomsten av rumsliga aktiviteter att se, höra eller på annat sätt kunna ta del av. Det finns inga tydliga entréer som välkomnar fotgängare, som tvingas ta sig fram via långa, monotona, opersonliga och utsatta stråk. Utemiljöerna är upplevelsefattiga och präglas av omfattande biltrafik och stora avstånd. Det finns ingen tydlig struktur och det är svårt att förstå hur man ska ta sig till olika delar av området.

Gehl talar om vikten av *möjligheter till kontakt* i det offentliga rummets utformning. Han nämner bland annat det är viktigt att miljön inte störs av för mycket buller, samt diskuterar möjligheten att dimensionera rummet genom att arbeta med sociala syn-distanser där man kan betrakta händelser och uppfatta ansiktsuttryck (1980, s. 13-15, 155, 161). Det finns varierande förutsättningar för möjlighet till kontakt inom planområdet. Generellt sett så är de dåliga. Bristen på uppehållspunkter gör dock att det finns ont om mötesplatser att träffas på och de stora rummen gör att det är svårt att tala om sociala synfält. En mer tät kvarterslik struktur kan identifieras i vissa delar, bland annat i butiksområdet vid Jägerhorns väg samt centralt i det långsmala handelsområdet mellan IKEA och Citygross. Denna kvarterslika karaktär skapar goda möjligheter till kontakt. Biltrafiken i området bidrar dock till en hög bullernivå, vilket försämrar samtalsmöjligheterna och viljan att slå sig ned och göra saker tillsammans. Bullret upplevs framför allt som ett problem nära E4/E20 och vid de större huvudgatorna Smistavägen och Kungens Kurva-leden, vilket kommunens planförutsättningar också påpekar.



Delanalys 3. Analys av grönstrukturer och karaktärer

I den tredje och avslutande delanalysen utförs en analys av områdets grönstrukturer och karaktärer. Den delar in planområdet i ett antal olika delområden utefter gemensamma karaktärer som namnges och beskrivs. Indelningen och beskrivningen bottnar i ett fältprotokoll som användes vid inventeringen. Protokollets huvudsakliga och viktigaste punkter presenteras nedan.

- | | |
|-----------------------|---|
| ✓ Skog/natur/grönytor | ✓ Exploateringsgrad |
| ✓ Gröna kilar | ✓ Kopplingar till Gömmarens naturreservat |
| ✓ Dagvattendammar | ✓ Huvudsakliga karaktärer |
| ✓ Buller | |

Karaktärsbeskrivning

Delområde 1 – Handelsområdet. Denna del av planområdet kan beskrivas som hårt exploaterad. Med undantag för ett antal sparade ekdungar utgörs de flesta ytorna av parkeringar och storskaliga byggnader. Biltrafiken skapar en intensiv och hotande karaktär. Genom området löper diken som avvattnas i två dagvattendammar.

Delområde 2 – Skogen. Delområdet består till stor del av en topografiskt högre liggande blandskog i form av säl, asp, gran, björk och tall. Skogen knyter i söder an till och skapar en grön kil mot Gömmarens naturreservat. En större dagvattendamm finns belägen i området. Gång- och cykelstråket mellan Heron City och handelsområdet upplevs som väldigt öde. Platsen känns lugn, skyddad och bullerfri.

Delområde 3 – Heron City. Upplevelsecentrets höga byggnad bidrar till en storskalig karaktär. Runt centret kantas omgivningen bland annat av ett större parti skog och ett antal mindre sparade skogsdungar av främst ek. I områdets östra del tornar en öppen, öde och utsatt miljö upp sig. Området saknar rumsliga kvaliteter. Bullret från E4-/E20 är påtagligt.

Delområde 4 – Möbelkvarteret. I delområdet där "Asko-huset" ligger förekommer i mycket liten utsträckning sparad natur i form av dungar. Områdets känns dolt, otillgängligt och avlägset. Exploateringsgraden är trots detta hög och området har en känsla av att det är inbott. Buller från E4/E20 påverkar inte nämnbart, med undantag för ett avbrott i skogsbrynet nordväst om "Asko-husets" parkering.

Delområde 5 – Grustaget. Storskaliga industrier, bilföretag och ett stort grustag sätter sin prägel på området. Ett större parti skog breder dock ut sig. En omgivande blandskog ger ett bullerskydd gentemot E4/E20 och skapar en lugn och skyddad plats, om än något störd av områdets industriverksamhet och grustaget, samt av biltrafiken till och från Vårby Gård.

Delområde 6 - Hörnet. Här finns ett antal tillverkningsföretag, en ridanläggning och en sporthall. Det är gott om naturmark som i söder kopplas samman med naturreservatet. Sporthallens omgivning är lugn, tyst, skyddad och avlägsen och

den kopplas väl till Segeltorps villaområde genom ett antal gång- och cykelvägar. Anknytningar till andra delområden är dock svaga. I norr finns en skyddande barriär gentemot Segeltorps villaområde i form av ett ängslikt bälte.

Delområde 7 – Kvarteret. Den täta strukturen och inåtvända orienteringen på byggnaderna ger området en kvarterskänsla. Exploateringsgraden är hög. Även om det inte finns någon skog så omges byggnaderna av gräsytor och planterade träd och buskar finns i kvarterets inre delar. Skalan är liten och ger ett personligt, inbott och skyddat intryck.

Delområde 8 - Trafiknavet. Område är fyllt av intensitet och buller på grund av närheten till E4/E20-leden och Smista cirkulationsplats som är den huvudsakliga entrén till planområdet. Det finns större dungar ursparade i vägnätet men dessa är helt otillgängliga och fungerar främst som avdelare i trafiken. Karaktären är opersonlig, utsatt, hotfull och väldigt störd av det höga trafikflödet.



Analys

De värden och mål som visionen och översiktsplanen uttrycker siktar högt. Att betona vikten av en god tillgänglighet och orienterbarhet för såväl cyklister och fotgängare som för resande med kollektivtrafik är ett tydligt tecken på en ambition att utveckla ett mer hållbart Kungens Kurva. Denna målsättning, möjligheten till flexibilitet mellan olika färdssätt, är något som svarar väl mot samtliga av de tre dimensionerna som handboken från Sveriges Arkitekter tar upp. Att det finns stora problematiska strukturer och karaktärer i området går dock inte att förneka. Precis som kommunens planförutsättningar och Anna Carlbergs examensarbete påpekar finns klara bekymmer när det gäller tillgängligheten. Den bristande tillgängligheten och orienterbarheten gör att det är svårt att förstå hur man ska ta sig till olika delar av området, eller ens vad man ska ta sig till. Min inventering av planområdet visar precis som Carlbergs arbete på effekten av barriärer i området. Bilismen tillåts dominera miljön och det uppstår därför en minskad flexibilitet mellan olika färdssätt. De få knutpunkterna i området är en tydlig konsekvens av detta, vilket drabbar det sociala livet och det utbud och de möjligheter som området bjuder på är svåra att nå utan bil.



Här syns hur Modulvägens separerade gång- och cykelväg övergår till en vanlig trottoar.

I min inventering av områdets gång- och cykelstråk fann jag det överraskande att Modulvägen, som löper genom handelsområdet i östlig-västlig riktning, inte inbegriper ett tydligt separerat sådant. Det går en gång- och cykelväg längs bilvägens ena sida men den är endast bitvis separerad och slutar plötsligt tvärt i höjd med IKEA. Min förvåning över detta kommer sig av att jag uppfattar denna passage som en självklar och viktig länk mellan handelsområdet och Heron City. Handelsområdet tillhör den del av planområdet där det överlag rör sig flest människor i och Heron City är en viktig mötesplats som bör vara tillgänglig även för gång- och cykeltrafikanter från flera olika riktningar.

Det faktum att kommunens huvudsakliga drivkraft för området även i fortsättningen kommer att vara handeln är förståeligt. Ur vissa delar av det hållbara perspektivet, inte minst det ekonomiska, kan det anses vara fördelaktigt med tanke på den tillväxt och de ökade arbetstillfällena det kan ge. Samtidigt är det viktigt att välja vilken inriktning man tycker att den handel som ska etableras i området ska ha. Utöver en ökad handel talar visionen och översiktsplanen om att området ska anta en blandad karaktär, att upplevelser, kultur, mänskliga skalor och stadslika karaktärer är en viktig del i ambitionen att öka områdets attraktionskraft. Detta är mål och värden som även handboken från Sveriges Arkitekter betonar som viktiga i sin diskussion kring en hållbar stadsutveckling.

Att den huvudsakliga drivkraften för området idag är handel märks väl. IKEA och Heron City är två riktigt tydliga landmärken och märkesbyggnader i området och de utgör en talande bild av de främsta handelskoncepten som området har att

erbjuda. Tyvärr infinner sig inte den blandade karaktären som kommunen skriver om, med undantag för ett visst avvikande utbud i Heron Citys upplevelsecenter. Den övervägande delen nödvändiga aktiviteter som utmärker området ökar inte besökarens benägenhet att stanna kvar i det, vilket trots allt är ett önskvärt mål som visionen och översiktsplanen uttrycker. Att visionen i dagsläget heller inte tillåter att Kungens Kurva bebyggs med bostäder är också motsägelsefullt med tanke på kommunens önskan om en blandad karaktär och ökad allsidighet.

Mitt inventerade resultat visar på en mycket liten förekomst av sociala och valfria aktiviteter, få uppehållspunkter och många upplevelsefattiga utemiljöer som det dessutom är svårt att ta sig fram i med cykel och till fots. De många parkeringsytorna tyder på en konflikt mellan de idag utbredda handelskoncepten som kräver bil och ett levande stadsliv där upplevelser och aktiviteter kan ta plats. När man på ett så uppenbart vis väljer att främst planera för bilisters bekvämlighet och ett utbud som passar därefter, är det omöjligt att tala om förekomsten av en levande förstad. Jag säger däremot inte att den levande förstaden inte är en målsättning värd att sträva efter. Ur hållbarhetssynpunkt är den definitivt det. Handboken från Sveriges Arkitekter betonar just vikten av att inrymma olika funktioner för att gynna den sociala dimensionen.

Det faktum att Kungens Kurva omges av ett naturreservat i en riktning och bostadsbebyggelse i flera andra är en potential värd att ta vara på, men bristen på knutpunkter, de stora barriärverkningarna och den i flera delar av området utsatta miljön förhindrar detta. Gömmarens naturreservat borde vara en självklar målpunkt för människorna från de omgivande bostadsområdena. Kommunen talar ju också om att det ska vara enkelt och lockande att ta sig ut till naturen genom gröna kilar och med hjälp av tydliga entréer till reservatet, vilket är en målsättning som svarar väl mot de resonemang som handboken från Sveriges Arkitekter för kring en hållbar ekologisk utveckling där bevarad skog och gröna korridorer anses som viktiga. I delområde 2, *Skogen*, finns en stor grön kil som knyter an till naturreservatet. I höjd med delområdets norra spets finns också en större dagvattendamm som gömmer sig bakom ett bryn. Dammen skulle mycket väl kunna fylla fler funktioner än bara den ekologiska med tanke på att lek och rekreation ofta uppstår i naturen. Denna norra spets skulle kunna utgöra en viktig och tydlig entré till reservatet, men det gör den inte. Den öde parkeringsytan norr om delområde 2 fungerar som en barriär och förhindrar detta.

Diskussion

Fallstudiens huvudsakliga syfte var att klargöra de olika värden och mål som kommunens vision och översiktsplan uttrycker för området, samt vidare analysera hur väl områdets struktur och karaktär i dagsläget svarar gentemot dessa värden och mål. Detta för att kasta ytterligare ljus över vilka åtgärder och medel som kan vidtas för att kommunens värden och mål ska uppnås.

Vad gäller valet av metod finns det saker att diskutera. Det kan till exempel vara värt att fundera över vilken relevans Jan Gehls teorier och tankegångar har för just denna plats. Jag tänker då på att Gehls teorier snarast är mer tillämpbara på stadsmiljöer i den mindre skalan, inte på ett stort externt köpcentrum. Samtidigt vill kommunen att området ska utvecklas mot just en mer kvarterslik

tät struktur med stadslika karaktärer. Då är det inte svårt att argumentera för varför Gehls teorier kan och borde tillämpas.

Det kan också vara värt att diskutera eventuella för- och nackdelar kring det faktum att jag har stor kunskap om och en personlig relation till området sedan tidigare. En fördel är redan nämnd i just kunskapen. Att bekanta sig med och samla in information om en helt främmande plats kostar tid och ansträngning. Att redan från början besitta vissa baskunskaper skapar därför möjligheter för att snabbare kunna gå på djupet inom ämnet. Den personliga relationen kan också bringa vinklar och perspektiv som annars inte vore möjliga, hur mycket tid, resurser och ansträngning det än finns att tillgå. Den personliga relationen kan dock sägas ha en baksida också. Att vara bevandrad i och förtrogen med en plats leder ofta till bestämda uppfattningar och färgade åsikter kring dess olika element, vilket kan skapa en förblindande subjektivitet som inte är lämplig vid utförandet av en värderande analys.

Ur ett så objektivt perspektiv som möjligt vill jag dock försöka slå fast att kommunens vision definitivt har goda kvaliteter. Den siktar högt och vill mycket. En ekonomisk, social och ekologisk hållbar utveckling genomsyrar många av visionens och översiktsplanens värden och mål och tyder på att stora förändringar av området kommer att äga rum i framtiden. Mitt inventerade resultat och den sammanhängande analysen tyder framför allt på en bristande tillgänglighet och en avsaknad av blandade karaktärer inom området. De båda hänger samman. De återkommande storskaliga och utsatta miljöerna, som främst är planerade för bilens vistelse, skapar karaktärer, strukturer och rumsliga konfigurationer som varken lockar eller ens gör det möjligt för fotgängare och cyklister att ta sig fram på ett tillfredsställande sätt. Att öka kontorsverksamheten i området är förstås ett välkommet inslag för att skapa en mer blandad karaktär, men för att verkligen svara mot visionens mål om att bli en levande förstad fylld av upplevelser, kultur och stadslika karaktärer vore en implementering av bostäder den kanske viktigaste förändringen. Det skulle ge helt andra möjligheter för olika typer av utbud och aktiviteter att existera i motsats till idag.

Jag befarar att visionens och översiktsplanens olika värden och mål kan komma att krocka med varandra. Hur hanterar man till exempel ett val mellan att satsa på ordentligt tilltagen vegetation som bullerskydd mot E4/E20 med önskemål om att synliggöra sina handelskoncept genom märkesbyggnader? Det är en komplex uppgift att försöka kombinera viljan att fortsätta vara en delregional handelskärna med att utvecklas till en levande förstad, vilket Anna Carlberg också påpekar i sitt examensarbete.

De större konkreta förändringarna som man menar kommer ske i området, jag tänker då främst på överdäckningen av E4/E20 och dragningen av Spårväg Syd, viskar dock högt om en framtid där Kungens Kurva övergår från att vara ett renodlat externt köpcentrum till något annat, en levande förstad kanske. Det enda jag vill och kan konstatera är att kommunens värden och mål är fulla av ambition. Den tyder faktiskt på en vilja att förändra eller skapa en riktning i motsats till tidigare, och jag hoppas att kommunen och andra markägare i området väljer att utnyttja de kvaliteter som området har i form av naturreservatet, grönytorna och den omgivande bostadsbebyggelsen.

Jag hoppas också att du som läsare har fått en förståelse för platsen Kungens Kurva, dess förutsättningar och en uppfattning kring vilka medel och åtgärder som området kan eller bör komma att utvecklas genom i framtiden.

Referenser

Boverket. (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Socialt%20H%c3%a5llbar%20Stadsutveckling.pdf> > [2011-06-01].

Carlberg, A. (2010). Centrum i periferin. [Elektronisk]. Ultuna: Sveriges Lantbruksuniversitet. (Självständigt arbete inom landskapsarkitektprogrammet 30 p., 2010. Institutionen för Stad och Land). Tillgänglig: <
http://stud.epsilon.slu.se/1199/1/carlberg_a_100519.pdf > [2011-06-01]

Gehl, J. (1980). *Livet Mellem Husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn: Arkitektens Förlag

Huddinge Kommun. (2008) *Visionen Kungens Kurva Skärholmen 2030*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
<http://www.huddinge.se/upload/Naringsliv/KKS/Vision%20KKS%202030.pdf> > [2011-06-01].

Huddinge Kommun (2009) *Handlingsplan för utvecklingen av den regionala kärnan Kungens Kurva Skärholmen 2009*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
<http://www.huddinge.se/upload/Naringsliv/KKS/HANDLINGSPPLAN%20FÖR%20UTVECKLINGEN.pdf> > [2011-07-20].

Huddinge Kommun. (2010a). *Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag. Del 1 Planförslag*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
http://www.huddinge.se/upload/Bygga&Bo/planering_och_byggande/FÖP%20Kungenskurva/fopkk_del_1_w.pdf > [2011-06-01].

Huddinge Kommun. (2010b). *Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag. Del 2 Planförutsättningar*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
http://www.huddinge.se/upload/Bygga&Bo/planering_och_byggande/FÖP%20Kungenskurva/fopkk_del_2.pdf > [2011-06-01].

Lynch, K. (1960). *The Image of The City*. Cambridge, Massachusetts: The M.I.T. Press

Stiernstedt, J. (2010). MP vill stoppa utbyggnad av stora köpcentrum.[Elektronisk]. Dagens Nyheter. 10 juni. Tillgänglig: <
<http://www.dn.se/nyheter/valet-2010/mp-vill-stoppa-utbyggnad-av-stora-kopcentrum> > [2011-06-01].

Swanwick, C. (2002). *Landscape Character Assessment - Guidance for England and Scotland*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
http://www.naturalengland.org.uk/Images/lcaguidance_tcm6-7460.pdf > [2011-06-01]

Ullstad, E. (2008). *Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <
www.arkitekt.se/s63481/f11377/hsw Webb.pdf > [2011-06-01]

Muntliga källor

Sundström, Gunilla. Kommunstyrelsens förvaltning, Huddinge. Via mail 2011-04-19.